SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 21 (205)

16—23 MAJA 1950



PRZED NAMI IV TYDZIEŃ LL

JERZY ZARĘBSKI

Z początkiem bieżącego roku zaczął się dla Ligi Lotniczej etap nowej, opartej na z gruntu zmienionych podstawach, pracy. Zreorganizowana Liga Lotnicza przebyła wielotygodniowy okres wyborów do władz Kół, Oddziałów i Okręgów. Walne zebrania wyborcze stały się wyrazem pragnień mas członkowskich Ligi Lotniczej — wprowadzenia nowych socjalistycznych metod pracy, opartych na ścisłym planowaniu, współzawodnictwie i pozbyciu się hamujących postęp pozostałości dawnego okresu. Niedawny Krajowy Zjazd LL — dokonał gruntownego przeglądu sił i możliwości organizacji przed czekającymi ją wielkimi zadaniami Lotniczej Sześciolatki.

Za 12 dni, w dniu 28 maja Liga Lotnicza wkroczy w bardzo ważny dla niej okres. Jest on krótki, zaledwie tygodniowy lecz ma odzwierciedlić wszystkie zmiany, jakie zaszły w naszej lotniczej organizacji od początku roku.

Mamy przed sobą — IV Tydzień Ligi Lotniczej! Nie chciałbym, Koleżanki i Koledzy z ligowych szeregów, abyście oczekiwali w następnych wierszach tego artykułu pedantycznych drobiazgowych wywodów, czysto mechanicznego podania Wam do wiadomości wszystkich imprez, akcji i przebiegu Tygodnia. To byłoby fałszywe podejście. Ujmijmy rzecz inaczej. Właśnie tak, jak ujmuje swą pracę rąbiący nam drogę do socjalizmu górnik, hutnik, spawacz czy robotnik portowy.

Mamy przed sobą ogromne zadanie: wykonanie planu pierwszego roku Lotniczej Sześciolatki. Dzięki zrozumieniu wartości nowych metod lotniczej pracy — uzyskaliśmy piękny start do osiągnięcia wyznaczonego celu. Dowodzi tego bojowa, pełna entuzjazmu postawa naszych pilotów, bijących z dnia na dzień rekordy szybowcowe, dowodzi okrzepnięcie organizacyjne naszych szeregów, inicjatywa i energia młodzieży, która zaczęła pracować w Zarządach ogniw terenowych, dowodzi tego — spontaniczna akcja podejmowania i konsekwentnego realizowania lotniczych zobowiązań.

Tę naszą zdecydowaną, młodzieńczą postawę zademonstrujemy społeczeństwu w IV Tygodniu LL. Potraktujmy Tydzień, jako — roboczy pokaz naszej organizacyjnej tężyzny. Zademonstrujmy, że potrafimy pracować tak jak górnik Ciszak i murarz Religa, czołowi bojownicy o plan 6-letni. Właśnie tak, jak warszawski murarz wykazał światu, co potrafią jego robociarskie dłonie, w potokowym tempie wznoszące fundamenty socjalizmu w Polsce, pokażmy i my — członkowie LL, że umiemy pracować tak, jak nie śniło się nawet naszym „przyjaciołom" z zachodu, angielskim czy amerykańskim podżegaczom do nowej wojny i ich sługusom.

Potraktujmy tygodniowy wycinek naszej lotniczej pracy jako zdecydowaną odpowiedź na zakusy tych z zachodu na nasze Ziemie Zachodnie, naszą wolność, pokój i szczęście! Pokojową, twórczą pracą wykażemy swą siłę!

W tym ujęciu IV-go Tygodnia LL leży jego najgłębszy sens. Sens całkowitego uzewnętrznienia naszej ścisłej łączności z polską klasą robotniczą, sens wykazania, że nie jest dla nas tylko czczym frazesem naczelne hasło Tygodnia: „Lotnictwo Ludowe w służbie mas pracujących, na straży pokoju!"

Weźmiemy wszyscy czynny udział w organizacji Tygodnia. Wykażemy swą szczerą, efektywną pomocą władzom Kół, Oddziałów i Okręgów LL, że sami osobiście przykładamy rękę do tego, aby lotnictwo dotarło do wszystkich szkół, zakładów pracy, do spółdzielni produkcyjnych, Państwowych Gospodarstw Rolnych, do każdej wioski i każdego miasta. To będzie dopiero — solidna praca. Z sercem, z temperamentem i ostro!

Zapytacie o szczegóły tej pracy? — Poinformują Was władze Waszych Kół, Oddziałów i Okręgów. Wypełniajcie ochoczo i ściśle każde ich polecenie. Nie będą one trudne. Musicie pomóc: przy organizowaniu przed otwarciem Tygodnia pogadanek informacyjnych o celach Tygodnia. Pomóc przy rozlepianiu plakatów, fotogazetek i afiszy informacyjnych IV Tygodnia, w kolportowaniu nalepek i broszur, w organizowaniu akcji zbiórkowej na rzecz LL, urządzaniu inscenizacji, wieczornic, zabaw lotniczych, wycieczek na lotniska, wystaw modelarskich i zawodów. To wszystko musi być przygotowane — przed 28 maja.

Wasz czynny udział w organizowaniu Tygodnia LL musi się przejawić w pomocy Waszym władzom ligowym przy organizowaniu masowej akcji pogadanek o Lidze Lotniczej i lotnictwie, w gremialnym udziale w pochodach, jakie przeciągną ulicami miast wojewódzkich i powiatowych w dniu otwarcia Tygodnia, w udziale tych spośród Was, którzy są pilotami w lotach propagandowych na wieś i wygłaszaniu prelekcji na tematy lotnicze.

Macie pomóc przy organizacji i sami wziąć liczny udział w eliminacyjnych zawodach okręgowych modeli latających, w akademiach i innych imprezach Tygodnia.

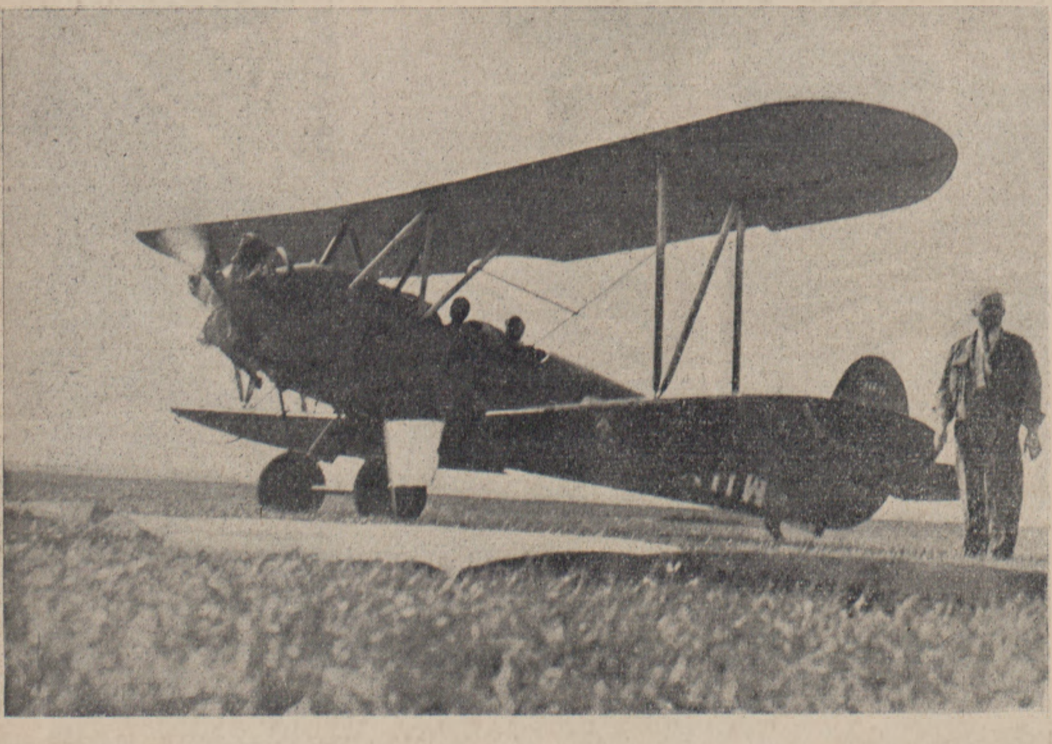
Pracy jest dużo, ale pracy wdzięcznej, dającej dużo satysfakcji. Pracę tę wykonajcie tak, aby wydawała się ona dobrze zrobiona nie tylko Wam, jako współorganizatorom Tygodnia, lecz i Wam, jako — widzom.

Dla Was, jako aktywistów Ligi Lotniczej, zarezerwowane będą w pierwszym rzędzie loty pasażerskie samolotami Aeroklubów LL, urządzane skoki z wież spadochronowych, pokazy filmów lotniczych, czy wycieczki na lotniska. Wam, najaktywniejszym w pracy, wręczane będą podczas akademii Książeczki Lotnicze.

Od Waszej energii, inicjatywy i pomysłowości zależeć będą wyniki IV Tygodnia LL. Wy, członkowie wszystkich wiejskich i miejskich Kół LL — jesteście jego organizatorami.

Przystąpcie do pracy z zapałem. Sprawnie organizując IV Tydzień LL, oddacie swój wkład w dzieło umocnienia pokoju, w praktyce zrealizujecie dążenia Ligi Lotniczej do rozkrzewienia zamiłowań lotniczych wśród mas pracujących naszego kraju, zamiłowań do lotnictwa służącego nie wojnie i zniszczeniu, lecz pokojowej pracy naszego narodu.

Jedną z wielu atrakcji IV Tygodnia LL będą loty pasażerskie samolotami Aeroklubów LL, z których korzystać będą aktywni członkowie Ligi Lotniczej.
Foto: Red. Czas. Lotn.



OSTRÓW LATA CORAZ LEPIEJ

WIESŁAW GÓRNICKI

Deszcz leje jak z cebra. Zimny, gwałtowny wiatr, ciemne, poszarpane nimbostratusy — nie, aura stanowczo nie sprzyjająca podróży. O szóstej rano pociąg pośpieszny wyrzuca mnie na ulice Ostrowia Wielkopolskiego. Miasto jeszcze śpi. Cel podróży: reportaż dla SiM-u — jak lata i pracuje Ostrowski Aeroklub Ligi Lotniczej.

Ostrów, to i Ostrów, ale jak tu trafić do Aeroklubu?

— Nie wiecie, kolego, gdzie jest Aeroklub Ligi Lotniczej— pytam jakiegoś chłopaczka ze znaczkiem LL w klapie.

— Pewno, że wiem—odpowiada rezolutnie — a bo co?

Lustruje mnie nieufnym spojrzeniem. Legitymacja reporterska SiM-u rozprasza jego obawy. Idziemy w przykładnej zgodzie na lotnisko Aeroklubu.

ACH, TEN DESZCZ!

Instruktor Jasiaczyk wita nas z radością, ale zaraz wskazuje na deszczowe chmury.

— A toście trafili—powiada — ani dziś marzyć o lotach szybowcowych! Jeżeli przestanie padać, może i „pokręci się" trochę.

Na razie jednak pada, wobec czego idziemy do hangaru. Od razu rzuca się w oczy gazetka startowa — chluba całego klubu. W Ostrowie, podczas sezonu lotnego c o d z i e n n i e po lotach wygłaszana jest prasówka a gazetka startowa ukazuje się c o d r u g i d z i e ń! Prasówkę opracowują i wygłaszają po kolei wszyscy członkowie klubu, korzystając z felietonów nielotniczych w SiM-ie.

BRAWO ZMP!

Prezes Aeroklubu Kwaśniewski jest jednocześnie przewodniczącym Zarządu Powiatowego ZMP, a przy klubie istnieje i pracuje Koło ZMP. Oczywiście wszyscy piloci są jego członkami.

Wysoki poziom wyszkolenia ideologicznego pociąga za sobą wysoki poziom latania. Jeżeli pilot wie, po co i dlaczego lata, na pewno lata dobrze. A Ostrowski ALL pokazał, że umie dobrze latać. Przecież 650 km przelotów w ciągu jednego dnia, to wyczyn nie lada. Ale ostrowiacy nie lubią mówić o sobie.

— No, cóż, lata się — mówi kol. Szymczak, który w końcu kwietnia wykonał 235 km przelotu.

— Że się lata, to my wiemy, ale jak?

400%

Słowo po słowie dowiaduję się coraz ciekawszych rzeczy. A więc i tego, że młodzi członkowie Aeroklubu, to w 100% młodzież robotnicza i chłopska i tego, że marcowy plan przelotów został wykonany z górą w 400% i tego wreszcie, że współzawodnictwo między aeroklubami to dla pilotów sprawa osobistego honoru. Zabawy „w latanie" — nie ma, tak, jak nieznane są tu pojęcia braku dyscypliny, samowolnego opuszczania dni lotnych czy nieusprawiedliwionej nieobecności.

— Byle tylko pogoda dopisała — mówi wiceprezes Aeroklubu Finke — inne kluby będą się musiały bardzo starać, aby nas dogonić.

ŻÓŁTY NAJEŹDŹCA

Aeroklub Ostrowski ma jednak i swoje kłopoty. Do nich należą przede wszystkim mocno niefortunne warunki terenowe. Piaszczyste, „łysiejące" lotnisko — to zmora klubu już od pierwszych dni jego istnienia. Akcję obsiewania trawą piloci podejmowali już wielokrotnie, ale żółty najeźdźca jest trudny do pokonania.

Z zadeklarowanych w r. 1950 dziesięciu odznak IV stopnia wyszkolenia, dwie zdobyto już w marcu br., który był pierwszym miesiącem lotnym. Instr. Czesław Cnotliwy, który odbył ostatnio jeden z dłuższych przelotów w kraju, zobowiązał się osiągnąć wysokość 4 000 m. Wszyscy piloci podjęli długofalowe zobowiązanie zespołowe wykonania kilku grupowych przelotów docelowych.



Jak myślicie, czy ten chłopiec będzie dobrym pilotem? Na pewno, bo należy do LL.
Foto: Red. Czas. Lotn.

RAZEM!

Organizacja treningów oparta jest na zasadzie wzajemnej pomocy. Silniejsi piloci pomagają słabszym, starsi — młodszym. Współzawodnictwo pomiędzy poszczególnymi grupami przyczynia się również do polepszenia uzyskiwanych wyników.

Bardzo znamiennym faktem jest, że większość spośród najmłodszych członków klubu — to modelarze, budujący jeszcze teraz modele w wolnych chwilach. Tak np. pil. Antoni Śmigiel zbudował model szybowca wyczynowego własnej konstrukcji, który utrzymał się w powietrzu 18 minut. Piloci Biedziak i Dąbrowski zajmują się budową modeli o napędzie odrzutowym.

Aeroklub i Oddział LL w Ostrowie uzupełniają się nawzajem. A zainteresowanie lotnictwem wśród społeczeństwa ostrowskiego jest bardzo duże. Modelarnia LL jest zawsze pełna chłopców, którzy majstrują coś przy modelach, a koła LL urządzają często wieczornice i kominki lotnicze.

GRUNT TO ZAPAŁ!

Zapał do latania jest ogromny. Instruktorzy Jasiaczyk i Cnotliwy zobowiązali się przeszkolić wszystkich pilotów II-go stopnia na III-ci stopień. Chłopcy są z tego niezwykle zadowoleni.

— Dobrze się lata w naszym klubie — powiada młody pilot Biedziak. — Kiedy wyjdę z pracy, zaraz biegnę na lotnisko, żeby trochę polatać. Nie wiem, czy jest większa przyjemność!

Trzeba tu dodać, że Biedziak jest robotnikiem w miejscowej fabryce „Moryson" i aktywistą organizacji zetempowskiej, a lata już od dwóch lat. Cieszy się on nią jednego z najzdolniejszych i najbardziej uświadomionych politycznie pilotów w klubie.

FILMOWE KŁOPOTY

Na koniec wszyscy razem mają wielką prośbę do Filmu Polskiego: dlaczego w Ostrowie nie było dotąd polskiej krótkometrażówki „Młode Skrzydła"? I dlaczego tak rzadko pojawiają się na tamtejszych ekranach radzieckie filmy lotnicze?

Odjeżdżając, pytam chłopców:

— No, jak, wykonacie plan na bieżący rok?

A oni w śmiech. Że gdzie tam sto procent, że oni mogą ze trzysta! Że jak ja w ogóle śmiem posądzać Ostrów o takie rzeczy, no i w ogóle. Z planem to mur.

— Żeby tylko pogoda... — mówią, spoglądając w niebo.

Nie jestem meteorologiem, ale zdaje mi się, że niebo nad Ostrowiem jest w sam raz do przelotów. Bo jeżeli zetempowcy biorą się do roboty, jeżeli dyscyplina i porządek panują na każdym kroku—to o pogodzie nie ma co gadać.

1 MAJA w ZSRR

DEFILADA LOTNICZA W MOSKWIE

Armia Radziecka, zbrojne ramię Kraju Rad, ostoja światowego pokoju, armia niosąca z sobą wyzwolenie narodowe i społeczne, uroczyście obchodziła dzień 1 Maja, święto międzynarodowej solidarności walczącego proletariatu. Było ono wspaniałą rewią bojowej gotowości, sprawności i niezwykle wysokiego poziomu technicznego sprzętu wojskowego, stojącego w służbie światowego pokoju. Tłumy moskwiczan oklaskiwały z entuzjazmem nowoczesne działa rakietowe, najcięższą artylerię zmotoryzowaną, ale nade wszystko — lotnictwo, które wzięło czynny udział w obchodzie święta pierwszomajowego. Posłuchajcie, jak wyglądała defilada lotnicza w Moskwie.

O godzinie 10.30 na trybunie przed mauzoleum Lenina na Placu Czerwonym pojawił się owacyjnie witany Generalissimus Józef Stalin. Obok niego zajęli miejsca członkowie rządu radzieckiego, Komitetu Centralnego Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików) i Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej, a między innymi naczelny dowódca radzieckich sił zbrojnych, marszałek Wasilewski, główny marszałek lotnictwa Wierszynin, dowódca lotnictwa szturmowego generał - major Wasyli Stalin, dowódca lotnictwa myśliwskiego generał-pułkownik Sawicki i inni.

W chwili rozpoczęcia defilady, nad trybuną pojawiły się trzy samoloty myśliwskie „Jak-9", które zrzuciły przed trybuną wiązanki kwiatów. Ludność powitała oklaskami ten wyczyn lotników, gdyż wszystkie trzy wiązanki upadły w jednej linii o kilka metrów przed trybuną, co przy dużej szybkości i wysokości lotu samolotów, było rzeczą niezwykle trudną.

Po zakończeniu defilady cywilnej, w której brali m. in. udział członkowie moskiewskiej organizacji DOSAW-u, pracownicy Moskiewskiego Instytutu Lotniczego i lotnictwa komunikacyjnego, nastąpiła kilkuminutowa przerwa, po której z kolei rozpoczęła się defilada wojskowa.

Zaledwie pierwsze oddziały szkół oficerskich minęły trybunę, już od strony Wnukowa dał się słyszeć potężny huk silników. To rozpoczęła się defilada lotnicza. Prowadził ją trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, sławny lotnik Aleksander Pokryszkin na małym, zwinnym „Jaku", który pamiętał niejedną walkę powietrzną nad Stalingradem, Kostrzyniem i Berlinem

Za nim — jak okiem sięgnąć — chmara samolotów. Leciały zwartym szykiem bombowce, myśliwce i szturmowce, napełniając powietrze potężnym hukiem, a serca widzów dumą i radością. Kiedy przeleciały już lekkie samoloty wywiadowcze i łącznikowe, wśród widzów zapanowało poruszenie.

Na czystym, pogodnym niebie pojawiają się nagle cztery punkciki, które rosną w oczach z każdym ułamkiem sekundy, zbliżają się nad trybunę. To myśliwce o napędzie odrzutowym! Wykonują pętle, skręty, beczki, przewroty, wszystko na ogromnej szybkości. Okazuje się, że eskortują one samolot Tu-70, majestatycznie płynący nad trybuną. W pewnym momencie otwiera on komorę i na głowy maszerujących żołnierzy spada deszcz kwiatów.

Myśliwce ciągle uwijają się w powietrzu. Biada temu, kto chciałby się do nich zbliżyć! Pilotują je Chramow, Sierieda, Bachcziwandżi i Sołowiew, jedni z najlepszych pilotów na odrzutowcach w Związku Radzieckim.

Defiladę zamyka znowu „Jak", prowadzony przez Bohatera Związku Radzieckiego, lejtnanta gwardii Ziuzina.

Lotnictwo radzieckie wiernie i czujnie stoi na straży światowego pokoju. W dniu Pierwszego Maja pokazało ono swą znakomitą sprawność i gotowość, stanowiącą ostrzeżenie dla wszystkich podżegaczy wojennych, którzy chcieliby naruszyć pokój światowy.

KAŻDY LOTNIK PODPISUJE APEL POKOJU!

Pokój!

To słowo rozbrzmiewa dziś we wszystkich zakątkach naszego globu. Mówią o nim robotnicy w fabrykach Łodzi i Mediolanu, chłopi ze spółdzielni produkcyjnych spod Kijowa i Budapesztu, znają je dzieci w szkołach i studenci na wyższych uczelniach, rozumieją partyjni i bezpartyjni, wierzący i wolnomyślni. Pokój — to najważniejsza w chwili obecnej sprawa wszystkich uczciwych ludzi w naszym kraju i we wszystkich krajach świata.

W stolicy Szwecji, Sztokholmie, obradował niedawno światowy Komitet Obrońców Pokoju, który ogłosił do narodów świata apel, potępiający zbrodniarzy wojennych, domagający się zakazu broni atomowej i wezwał wszystkich uczciwych ludzi na całym świecie do składania podpisów pod tym apelem.

Akcja zbierania podpisów pod apelem sztokholmskim od pierwszego dnia jej trwania osiągnęła niebywały rozmach. Ludzie pracy w Czechosłowacji, Francji, Polsce Włoszech, Austrii składają z entuzjazmem i radością swe podpisy pod apelem. Miliony, dziesiątki milionów podpisów — to jest nasza odpowiedź imperialistom!

Dla nas słowo **„pokój"** oznacza spokojną naukę i pracę, nowe domy, fabryki, huty, jasne szkoły, bogate biblioteki, tonące w zieleni miasta i zelektryfikowane wsie. Dla nas pokój — to szczęście nasze i naszych braci w każdym zakątku globu ziemskiego.

Ale dla imperialistów słowo **pokój** oznacza utratę milionowych zysków w nadchodzącym kryzysie. Aby ochronić swe kasy pancerne, nie wahają się produkować sprzętu bojowego, broni bakteriologicznej, narzędzi masowego zniszczenia. Chcą, aby znowu z pogodnego nieba nad białoruskimi wioskami i mazowieckimi miasteczkami spadały bomby chcą obrócić w gruzy i zgliszcza nasze domy, wsie, szpitale, szkoły, teatry, chcą nam zabrać spokojną, szczęśliwą młodość.

Jesteśmy jednak dostatecznie silni, aby udaremnić ich zbrodnicze plany. Nasz obóz — pod przewodem Związku Radzieckiego, niezłomnego strażnika światowego pokoju, krzepnie i jednoczy się z każdym dniem. Stanowimy ogromną potęgę, zdolną obronić najcenniejszy skarb ludzkości — pokój. Front walki przeciw podżegaczom wojennym biegnie dziś przez cały glob, jednoczy masy pracujące w Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej, w ich pracy o wykonanie planów produkcyjnych, jednoczy robotników portowych i profesorów w krajach kapitalistycznych przeciw przemocy amerykańskich okupantów.

Nie chcemy wojny. Nie chcemy nigdy więcej pożarów, wycia nurkujących samolotów, huku bomb. Chcemy twórczej, pokojowej pracy i nauki, chcemy budować modele i czytać książki, budować lepsze jutro.

Dlatego w wielkiej akcji zbierania podpisów pod apelem sztokholmskim nie zabraknie nikogo z nas. Pójdziemy razem z naszymi starszymi kolegami do domów ludzi pracy z apelem, będziemy kolportowali ulotki propagandowe, pomożemy Komitetom Obrony Pokoju w ich pracy.

Pokój, strzeżony przez najsilniejszego i najwierniejszego jego strażnika — Związek Radziecki, wywalczony wspólnym wysiłkiem ludzi pracy — zapanuje nad naszym globem!

(wig)

NAD BORAMI TUCHOLSKIMI

JERZY KONIECZNY, ppor.



Grupa pilotów „Warszawy" w okresie Kampanii Pomorskiej
Zdjęcie archiwalne

Nad Borami Tucholskimi rozlegał się równomierny warkot silników. Smukłe maszyny chowały się w chmurach, to znów wychodziły, by za chwilę zniknąć w mlecznych obłokach. „Jaki" szły wzdłuż wyznaczonego kursu na północ. Lecieli w czwórkę: Bojow, Gabis, Bobrowski i Gościumiński.

Zadanie — zwiad rejonów koncentracji nieprzyjaciela w lasach w rejonie Tucholi.

Oczy pilotów pilnie obserwowały ciągnący się pod nimi bezkresny obszar lasów. Było to zadanie niełatwe. Co innego obserwować odkryty teren, gdzie dokładnie widać drogi i szosy, linie kolejowe, stacje, wsie i miasteczka, a co innego zbitą i nieprzejrzystą gęstwinę leśną, która szybko nuży wzrok swą monotonią i jednostajnością. Trudno było coś zauważyć, zwłaszcza przy takiej szybkości, z jaką leciały „Jaki".

Lecieli w szyku „schody w prawo"— każdy obserwował swój pas terenu lesistego. Zwracali przy tym również uwagę na przestrzeń wokół siebie, by nie dać się zaskoczyć znienacka przez nieprzyjacielskie samoloty. O wszystkich spostrzeżeniach informowali się nawzajem przez radio i szybko nanosili je na mapę.

Ppor. Gościumińskiego znali wszyscy w Pułku z tego, że był mrukiem — nie lubił się nigdy rozgadywać, a tym bardziej opowiadać o sobie i swych przeżyciach. Jego meldunek u dowódcy Pułku po wykonaniu zadania był krótki, suchy, ale konkretny — taki żołnierski. W późniejszej rozmowie nie wracał więcej do tego tematu. „Warszawiacy" nadali mu, nie wiadomo dlaczego, przydomek „Staruszka".

Patrol „Jaków" prowadził Bojow, za nim szedł Gabis, Gościumiński leciał ostatni za Bobrowskim.

„Staruszek" był tego dnia od samego rana dziwnie ponury. Nie odzywał się słowem do nikogo. Teraz, patrolując nad Borami Tucholskimi, z nikim nie rozmawiał, nie wymieniał swych uwag — na zapytania odpowiadał tylko jednym słowem — tak lub nie!

Bobrowski niepokoił się poważnie o kolegę, zwłaszcza, że zauważył, iż ten zaczął zostawać w tyle.

— Staruszek! Nie zostawaj w tyle — wołał do niego przez radio.

Gościumiński podciągał do przodu, ale po chwili odległość pomiędzy nim a Bobrowskim znowu się zwiększała.

— Co z tobą u licha? upominał go.

Skręcili w prawo i przeszli w nowy rejon patrolowania lasów.

Gościumiński został jeszcze bardziej z tyłu. Obłoki chmur zasłoniły Bobrowskiego. Zszedł niżej.

Maszyny patrolu znikły sobie na chwilę z oczu — po chwili wyłoniły się znowu z mgły. „Staruszek" spostrzegł, że został daleko w tyle. Zwiększył gaz— dochodził do ostatniej maszyny, gdy...

W słuchawce zabrzmiał nagle energiczny głos Bobrowskiego.

— Uważaj! Messerschmitt z tyłu!

Gościumiński zobaczył go. Błyskawiczny ruch drążka — przewalił maszynę przez skrzydło, zszedł w dół i strzelił świecą do góry. Smugi pocisków z Messerschmitta szły prosto na „Jaka". Na chwilę utknął w chmurach. W Gościumińskim zawrzało — obudził się w nim myśliwiec. Wypadł i ruszył do ataku. Rzucił się na hitlerowca i walił w maskę maszyny. Zwinęli się w przewrocie.

Dopadli chmur.

Wyszli... prosto na siebie. „Jak" pędził na „Messerschmitta". Kaemy grały całą swoją mocą.

Brzęk tłuczonego szkła. Do kabiny Gościumińskiego wpadł pęd ostrego powietrza — głowę odrzuciło mu w tył, pociemniało w oczach...

Zostałem trafiony — przebiegło mu błyskawicznie przez myśl. Szarpnął się i zobaczył, jak Bobrowski siadł na ogonie hitlerowcowi i siekł z kaemu po maszynie.

Coś lepkiego mazało się mu po twarzy. Maszyna schodziła bezwładnie w dół — ostatkiem sił próbował ją wyrwać do normalnego lotu.

Na próżno.

Bobrowski wykończył „Messerschmitta" i zawrócił do „Staruszka".

— Józek, słyszysz!? Józek — słyszysz!? Józek! — zostałeś trafiony — wyskakuj! — ryczał głos Bobrowskiego w słuchawki Gościumińskiego.

Na próżno wzywał go kilkakrotnie do odpowiedzi.

„Jak" Józka szedł prosto w ciemną, zwartą grupę drzew lasu. Gościumiński jak przez mgłę widział zbliżającą się w szalonym pędzie ku niemu ziemię.

Nie miał już sił, by zareagować na to.

— Józek! — wołał rozpaczliwie Bobrowski przez radio.

Ppor. Gościumiński nie odpowiedział...

*

Para Jakubik — Bobrowski osłaniała „Iły". Lecieli na północ — w rejon Chojnic.

Szybko przelecieli Bory Tucholskie i weszli w rejon Warlubia.

Po wijącej się pod nimi nitce linii kolejowej szedł hitlerowski transport.

— Nie pójdzie dalej — szepnął przez zaciśnięte zęby Bobrowski.

Uwaga „Jaskółki" — rozpoczynamy atak — zabrzmiał przez radio głos dowódcy.

„Iły" szły prosto na transport. Dowódca atakował pierwszy — celował w parowóz. Jedna za drugą leciały bomby na pociąg.

— Jeden... dwa... trzy... cztery wybuchy — liczył głośno Jakubik przez radio Bobrowskiemu.

— Widzisz, tor przerwany — parowóz pocharatany — odkrzyknął Bobrowski Jakubikowi.

Pociąg został unieruchomiony.

Skręcili teraz na południe. Lecieli wzdłuż linii kolejowej do Złotowa. Na jednej z dróg zaatakowali oddział hitlerowskiej piechoty. Myśliwce ogniem broni pokładowej zniszczyły całkowicie przeciwnika. Bobrowskiemu zrobiło się lżej. Ulżył sobie na faszystach.

— To za Józka — powtarzał w myśli naciskając spust kaemu.

Od Złotowa skręcili znowu na zachód. Znajdowali się w rejonie Tarnówki, gdzie było najwięcej grup przeciwnika, które po ucieczce z Piły znajdowały się na tyłach I Armii W. P.

Razem z „Iliuszynami" cele naziemne zaatakowały myśliwce.

Faszyści nie mieli ani chwili wytchnienia. Wszędzie odkrywały ich polskie samoloty, niszcząc bezlitośnie ogniem broni pokładowej.

O godzinie 17.20 ostatnie samoloty lądowały już w ciemności na rozmokłym lotnisku w Bydgoszczy.

Śmierć drugiego „Warszawiaka" została pomszczona.

*

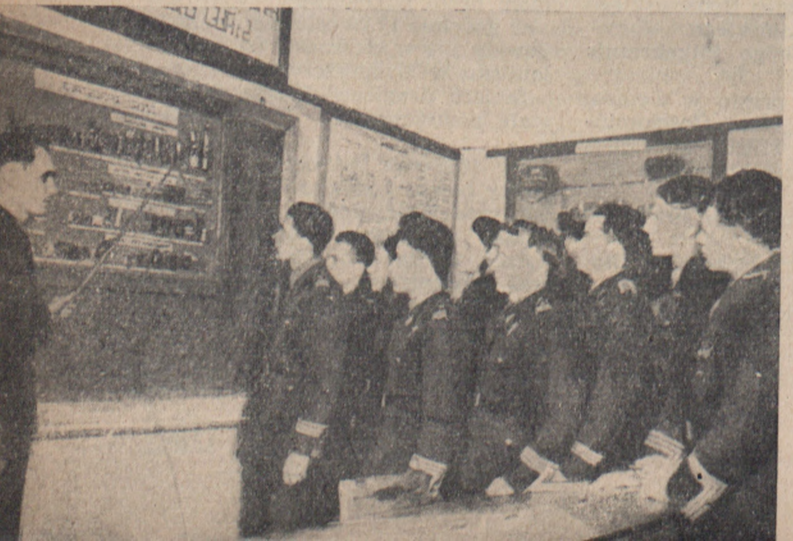
Luty 1945 rok był okresem wytężonej pracy bojowej „Warszawy". Przez cały ten czas Pułk prowadził zwiad i osłaniając szturmowce zadawał ciosy na tyłach wroga; nie pozwalał mu dokonać koncentracji — paraliżował transport kolejowy i samochodowy.

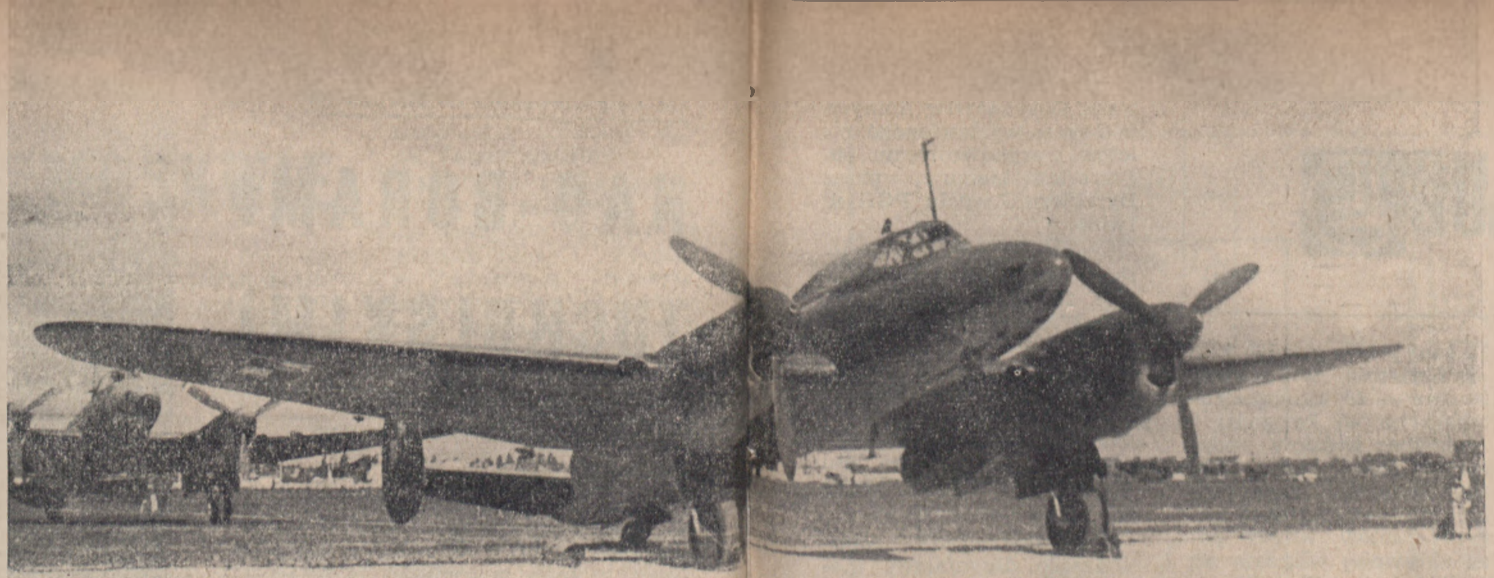
(c. d. n.)











PRZEZ LL DO OSL

Któż z Was nie marzy o tym, aby zostać oficerem Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Wielu Janków, Jurków i Staszków przygotowuje się już teraz do tego zaszczytnego zawodu przez pilną naukę w szkole i aktywną pracę w Lidze Lotniczej.

Bo trzeba Wam wiedzieć, że droga do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa prowadzi tylko przez Ligę Lotniczą. W Lidze, jako aktywni jej członkowie przejdziecie kolejno wszystkie stopnie wyszkolenia lotniczego, począwszy od modelarstwa przez szybownictwo i spadochroniarstwo do lotnictwa silnikowego, nabywając tysiące umiejętności, potrzebnych do dalszego szkolenia na maszynach bojowych.

Oficer pilot musi mistrzowsko opanować pilotaż, musi mieć doskonałe wyszkolenie nawigacyjne, znać na celująco sprzęt techniczny, musi posiadać wyszkolenie taktyczne i znać zasady współczesnej techniki, jak również musi opanować podstawowe zasady współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami broni.

Lecz każdy oficer-lotnik to nie tylko doskonały fachowiec — to przede wszystkim świadomy obywatel ludowej Ojczyzny — bojownik i obrońca postępu i pokoju na świecie.

Do tego zaszczytnego zawodu przygotowuje kadry młodzieży robotniczo-chłopskiej Liga Lotnicza.

×

Dzień w szkole zaczyna się naturalnie od pobudki. Gimnastyka poranna, mycie i ubieranie, jest dziełem zaledwie kilku minut. Zapięci na ostatni guzik stają podchorążowie do porannego apelu. (Zdjęcie pierwsze od góry w lewym rzędzie). Po przeglądzie podchorążowie kolejno wygłaszają prasówki (zdjęcie drugie), informując kolegów na podstawie prasy porannej o aktualnych wydarzeniach życia politycznego i gospodarczego w kraju i za granicą.

Śniadanie, obfite i smacznie przyrządzone, smakuje wyśmienicie (zdjęcie trzecie). Nic też dziwnego, że humor wszystkim dopisuje.

Zapał do nauki jest wielki — wszyscy w skupieniu słuchają słów instruktorów na zajęciach teoretycznych w Dziale Nauk (zdjęcie czwarte z lewej u dołu i pierwsze z prawej u góry). Naukę ułatwiają makiety wykonane własnoręcznie przez uczniów i wykładowców OSL-u.

Podczas, kiedy jedna grupa podchorążych znajduje się na zajęciach teoretycznych, druga ćwiczy na lotnisku, zapoznając się praktycznie z najlepszym sprzętem radzieckiej konstrukcji jakimi dysponuje polskie lotnictwo; słynnymi samolotami Petlakowa (na zdjęciu u góry w środku), Iljuszyna i Jakowlewa. Poszczególni podchorążowie otrzymują zadania i po wykonaniu omawiają je kolektywnie, dzieląc się nawzajem doświadczeniami (zdjęcie drugie od góry w prawym rzędzie).

Dzień mija podchorążym niezwykle pracowicie. W nieustannej, intensywnej nauce i pracy, w ciągłym doskonaleniu swych kwalifikacji lotniczych, stałym podnoszeniu poziomu ideologicznego mijają jeden za drugim tygodnie i miesiące twardej żołnierskiej pracy. Droga do zaszczytnego zawodu oficera Lotnictwa Polski Ludowej nie jest łatwa, ale im trudniejsza, tym bardziej zaszczytna.

Podchorążowie OSL-u żyją również pełnią kulturalnego życia. Po zajęciach świetlica jest zawsze pełna. Tam również można posłuchać muzyki zespołu instrumentalnego OSL-u (zdjęcie trzecie z prawej). W niedzielę lub święta najlepsi — przodownicy wyszkolenia, otrzymują przepustki na miasto (zdjęcie z prawej u dołu).

Aż wreszcie po trzech latach nauki i pracy, pracy i nauki, nastanie pamiętny dzień — Promocja.

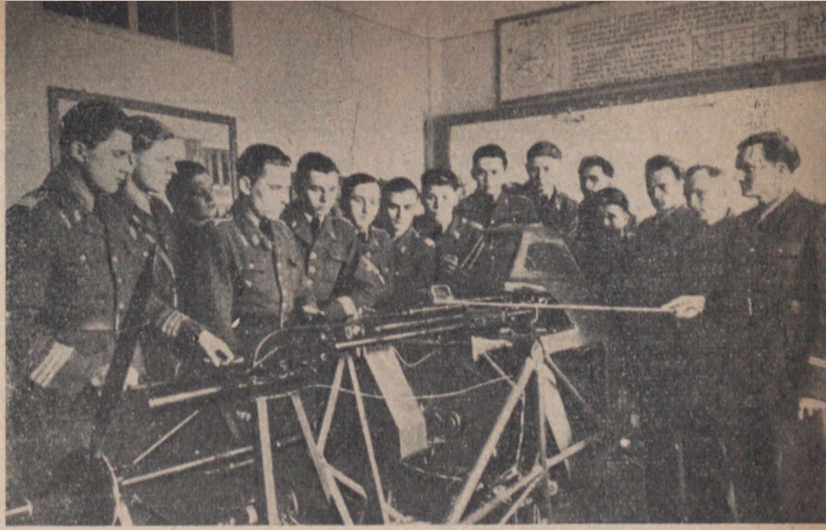
Kończą Szkołę — zaczynają nowe życie.

Nowi oficerowie lotnictwa zasilają kadry podniebnych rycerzy Polski Ludowej, potężnej armii skrzydlatych obrońców Ojczyzny i pokoju.

Chcesz znaleźć się w ich szeregach — zapisz się do Ligi Lotniczej! **ZENIT**

Wszystkie zdjęcia WAF











AEROKLUBY

19) (kon)

Tegoroczne Święto Pracy 1 Maja przeszło na terenie lotnictwa sportowego pod znakiem nowych osiągnięć. Dzień ten członkowie Aeroklubów uczcili wykonaniem szeregu zobowiązań długofalowych, dając tym wyraz zrozumienia zadań stojących przed lotnictwem sportowym. Czyn Pierwszomajowy naszych pilotów — to podniesienie poziomu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego, zwiększenie ilości i jakości wyczynów sportowych — to wzmożenie pracy społecznej i dyscypliny lotniczej dla przedterminowego wykonania planu pierwszego roku Lotniczej Sześciolatki.

CZYN PIERWSZOMAJOWY ŻARU...

Stolica naszego szybownictwa Żar uczciła Międzynarodowe Święto Proletariatu nowymi wyczynami.

28 kwietnia br. pil. Irena Kempówna z pasażerem Wanatową ustanowiła na szybowcu „Żuraw" kobiecy rekord Polski w przelocie otwartym osiągając odległość 127 km.

30 kwietnia br. pil. Adam Zientek z pasażerem Dąbkowskim ustanowił na „Żurawiu" rekord Polski szybkości na trójkącie 100 km wynikiem około 45 km/godz.

Wynik ten, jeśli zostanie zatwierdzony (wykażą to dopiero dokładne obliczenia), równy jest międzynarodowemu rekordowi zatwierdzonemu dotychczas przez FAI. Wyczyny powyższe zapełniają puste miejsca w tabeli krajowych rekordów szybowcowych w klasie D, kategorii II.

...KRAKOWSKIEGO ALL...

W niedzielę 30 kwietnia br. pil. Stanisław Wielgus z Krakowskiego ALL zrealizował swoje zobowiązanie pierwszomajowe, wykonując **na szybowcu „Żuraw" wraz z pasażerem przelot docelowy do Krosna, osiągając odległość 160 km.** Wynik ten jest lepszy od dotychczasowego wyczynu pil. Zająca z 31 marca br. (zatwierdzony przez ARP jako rekord krajowy w klasie D, kategoria II) o 48 km.

...WARSZAWSKIEGO ALL..

Piloci Warszawskiego ALL wykonali w ramach zobowiązań pierwszomajowych pierwsze w Warszawie przeloty ponad 100 km. Zachęcony przelotem pil. Kuleszy, o którym pisaliśmy poprzednio, pilot Gołębiewski lecąc na „Musze" wykonał w dniu 30 kwietnia br. jako drugi w swoim życiu przelot docelowy do Lublina, ustanawiając swego rodzaju lokalny warszawski rekord.

Seria wyczynów szybowcowych zapoczątkowana przez Czyn Pierwszomajowy Żaru odbiła się szerokim echem na terenie lotnictwa sportowego i pociągnęła za sobą dalsze.

Pilot Zygmunt Zając ze Śląskiego ALL wykonał w dniu 3 maja br. na „Żurawiu" docelowy przelot powrotny na trasie Katowice — Częstochowa (122 km). Wynik ten zapełnił dotychczas puste miejsce w tabeli krajowych rekordów w klasie D, kategorii II.

Po rozpoczęciu ofensywy przelotów szybownicy nasi przystąpili do ataku na rekordy krajowe. Pierwsze w tym roku wyczyny zapełniły do chwili obecnej już cztery puste miejsca w tabeli krajowych rekordów szybowcowych w kategorii II. Wynik w jednej z konkurencji tj. odległość przelotu docelowego został już poprawiony. Zaznaczyć należy, że szybownicy nasi nie tylko wykonali ale i przekroczyli trzy z zaplanowanych w bieżącym roku rekordów (13) w kategorii II (szybowce dwumiejscowe).

Plan ustalenia tych rekordów przewidywał (patrz SiM—nr. 6 (190) z bieżącego roku):

1. Odległość przelotu docelowego z powrotem na miejsce startu — 100 km (ustalony na 122 km).

2. Odległość przelotu docelowego — 100 km (ustalony — pierwszy raz na 112 km pobity na 160 km)

3. Szybkość w trójkącie 100 km — 40 km/godz (ustalono na 45 km/godz).

Jak więc widzimy realizowanie planu bicia i ustalania rekordów szybowcowych jest stałą troską naszych pilotów, którzy coraz aktywniej włączają się do tej akcji. Charakterystycznym jest to, że padają one nie tylko na Żarze, ale także w klubach. Co prawda na razie tylko Śląski i Krakowski ALL daje znać o sobie. Nie wątpimy jednak, że odezwą się również inne. Plan bicia rekordów jako jeden z odcinków naszej Lotniczej Sześciolatki wykonany zostanie niewątpliwie przedterminowo. Czekamy na dalsze meldunki.

×

A teraz oddajemy głos Szóstej Łódzkiej Eskadrze Sześciolatki.

W związku ze Świętem Pracy 1 Maja br. piloci Szóstej Eskadry Sześciolatki Łódzkiego ALL podjęli okolicznościowe zobowiązanie. Jest nim nawiązanie współpracy z Kołem ZMP we wsi Dąbrówka Sowicka koło Zgierza przez organizowanie prelekcji ogólnolotniczych oraz zapoznanie młodzieży wiejskiej ze sportem i sprzętem szybowcowym.

Szósta Łódzka Eskadra Sześciolatki

Z kolei Poznań:

Piloci Poznańskiego Aeroklubu LL w ramach swoich przelotów silnikowych i szybowcowych, po wylądowaniu w poszczególnych miejscowościach wygłaszają prelekcje na tematy Ligi Lotniczej i lotnictwa sportowego. W załączeniu przesyłamy odpis zaświadczenia Państwowych Gospodarstw Rolnych w Iwnie, wystawionego pilotowi szybowcowemu ob. Szczerkowskiemu przez Dyrektora Zespołu PGR w Iwnie.

Również piloci Warszawskiego ALL nie pozostali w tyle. 22 kwietnia br. samolot WALL-u wykonał lot do Państwowego Gospodarstwa Rolnego w Bielicach, w powiecie Sochaczew, gdzie wygłoszona została pogadanka na tematy lotnicze. W wyniku tego lotu propagandowego w Bielicach powstało Koło LL.

Na zakończenie zobowiązanie długofalowe mechanika Kujawskiego ALL podjęte z okazji Święta 1 Maja i Walnego Zjazdu LL:

„Doceniając zadania stojące przed lotnictwem sportowym w Planie Sześcioletnim, z okazji Święta Robotniczego 1 Maja oraz Walnego Zjazdu Ligi Lotniczej zgłaszam długofalowe zobowiązanie:

1) eksploatować silnik „Continental" na samolocie SP-AFT do 1 000 godzin pracy bez generalnego remontu warsztatowego; 2) planowo i efektywnie eksploatować sprzęt lotniczy znajdujący się pod moją opieką; 3) możliwie jak najbardziej oszczędnie gospodarować materiałami pędnymi.

Do powzięcia podobnych zobowiązań wzywam wszystkich mechaników Aeroklubów Ligi Lotniczej".

St. mechanik lotniczy Kujawskiego ALL
(—) Sądel Karol

Jest to pierwsze zobowiązanie, które padło wśród personelu technicznego naszego lotnictwa. Jesteśmy przekonani, że spotka się ono z szerokim oddźwiękiem.

*

W związku ze Świętem 1 Maja Prezydium Głównego Komitetu Kultury Fizycznej postanowiło po raz pierwszy w Polsce Ludowej nagrodzić premiami pieniężnymi zasłużone zawodniczki i zawodników, reprezentujących czołową kadrę sportową, która przyczyniła się wydatnie do rozwoju i podniesienia poziomu sportu polskiego oraz popularyzacji jego osiągnięć na terenie międzynarodowym.

Na liście nagrodzonych znalazła się między innymi polska pilotka szybowcowa, Irena Kempówna z Gdańskiego ALL, która otrzymała premię w wysokości 50 000 złotych.

W związku z Międzynarodowym Świętem Pracy, Dyrekcja Naczelna Ligi Lotniczej otrzymała następujące telegramy:

„W imieniu Narodowego Związku Sportu i Techniki Bułgarii (NSST) pozdrawiamy Was w dniu wielkiego proletariackiego Święta 1 Maja i życzymy Wam dalszych sukcesów w pokojowej pracy".

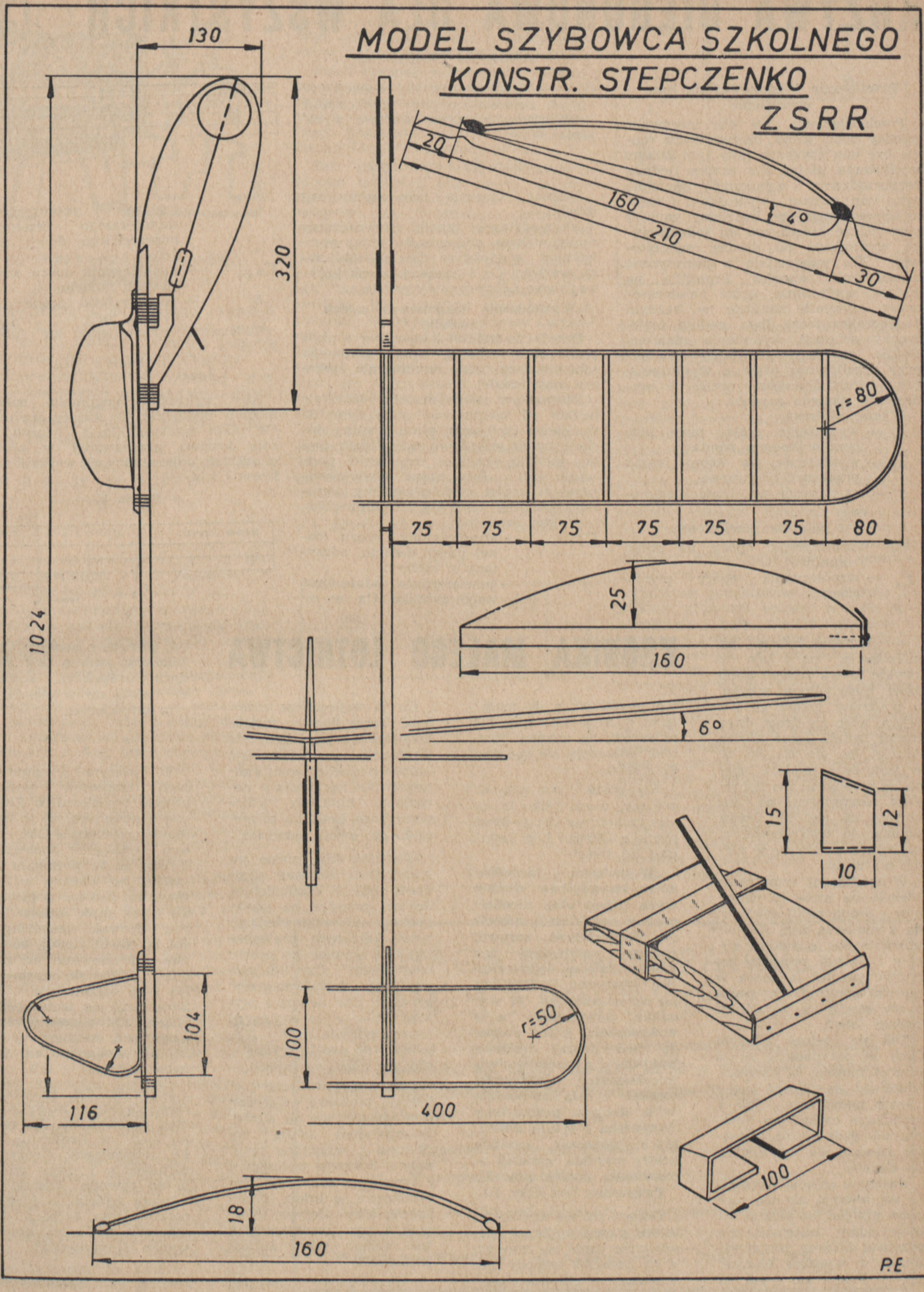
Rada Naczelna
Narodowego Związku
Sportu i Techniki Bułgarii

Sofia, dnia 1 maja 1950 r.

W dniu święta Międzynarodowego Proletariatu pozdrawiamy bratnią organizację lotniczą Ludowej Polski. Życzymy Wam osiągnięcia jak najlepszych wyników w pokojowej pracy, której wzorem dla nas jest wielki Związek Radziecki.

OMRE — BUDAPESZT

MODEL SZYBOWCA SZKOLNEGO
KONSTR. STEPCZENKO
ZSRR



KRZYWA BIEGUNOWA DLA WSZYSTKICH (3)

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

Przeliczanie biegunowej na inne wydłużenie

Powiedzieliśmy, że aby porównać między sobą kilka biegunowych muszą być one uzyskane przy tym samym wydłużeniu płata. Nie zawsze jednak rozporządzamy wynikami dmuchań przy tym samym wydłużeniu i może zajść wypadek, że będziemy musieli sprowadzać biegunowe do jednakowego wydłużenia na drodze rachunkowej. Nie wdając się w teoretyczne uzasadnienie wzorów Prandtl'a na zmianę wydłużenia, które zainteresowany czytelnik znajdzie w każdym podręczniku teorii lotu, podaję praktyczny schemat wykonania obliczeń. Będzie on nam przydatny również przy przeliczaniu płata z wydłużenia, przy jakim dmuchano profil na wydłużenie naszego modelu.

Wykaz obliczeń:

λ_1 — wydłużenie płata, przy którym wykonano pomiary,

λ_2 — wydłużenie, na które mamy przeliczyć biegunową,

α^1 — kąt natarcia na danej biegunowej,

α — kąt natarcia przeliczony,

C_x^1 — współczynnik oporu na danej biegunowej.

C_x — współczynnik oporu przeliczony,

C_y — Współczynnik siły nośnej (nie zmienia się przy przeliczaniu)

Obliczamy najpierw wartość wyrażenia Ψ

$$\Psi = 0{,}318 \left(\frac{1}{\lambda} - \frac{1}{\lambda^1} \right)$$

Dalsze obliczenia prowadzimy wg tabelki I.

Na podstawie tabelki sporządzamy nowy wykres, podporządkowując pierwotnym wartościom Cy nowoobliczone wartości Cx i zaznaczając na krzywej nowoobliczone kąty natarcia.

Wyznaczanie biegunowej całego modelu

Przede wszystkim biegunową c płata przeliczamy według wyżej podanego schematu na takie wydłużenie, jakie ma nasz model.

Biegunowa całego modelu różnić się będzie od biegunowej płata tym, że do oporu czołowego płata zostaną dodane opory szkodliwe nienośnych części modelu (kadłub, usterzenie, podwozie itd). Siły nośne wytwarzane przez te części modelu możemy pominąć, jako na ogół bardzo niewielkie.

Wykaz oznaczeń:

C_x — współczynnik oporu danej części modelu, odczytany z tablic *),

f — powierzchnia odniesienia współczynnika Cx w m^2 (najczęściej powierzchnia największego przekroju poprzecznego danej części),

$C_{x\,szk}$ — współczynnik oporu szkodliwego modelu,

S — powierzchnia nośna modelu w m^2.

Odczyt z biegunowej			Obliczone				
α'	C'_y	C'_x	C_y^2	$\Delta\alpha = 57{,}3\ \Psi\ C_y$	$\Delta C_x = \Psi\ C_y^2$	$\alpha = \alpha' + \Delta\alpha$	$C_x = C'_x + \Delta C_x$

Tabela I

Obliczenie wykonujemy wg. tabelki II.

$$C_{x\,szk.} = \frac{\text{Suma } f \cdot C_x}{S}$$

Aby wykreślić biegunową całego modelu dodajemy do każdej wartości Cx płata wartości $C_{x\,szk}$ czyli, że całą krzywą przesuwamy w prawo o odcinek odpowiadający w skali wykresu $C_{x\,szk}$

c. d. n.

Tabela II

Nazwa części	C_x	f	$f \cdot C_x$

Suma $f \cdot C_x$

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

— „Wczoraj byłem na imieninach, no i jak to zwykle bywa uczęstowano mnie tradycyjnym winem, a ponieważ często go nie pijam, więc na drugi dzień trochę bolała mnie głowa. Akurat tak się złożyło, że w tym dniu miałem zajęcie w modelarni (bo też jestem instruktorem) no i nie chciało mi się iść. Droga daleka, do tego deszcz, a, nie pójdę, dziura się w niebie nie zrobi...

W modelarni tymczasem czekało na mnie 16 chłopców i jedna pani, opiekunka z ramienia Ligi Kobiet, która to dba o swoich synów i akurat przyszła zobaczyć jak też ta praca w małym lotnictwie wygląda i czy prędko z jej Janka będzie lotnik...

Tak się jednak złożyło (Ach te przypadki!), że ja akurat miałem w kieszeni klucz od modelarni i zarówno opiekunka, jak i modelarze czekali na deszczu pół godziny, aż wreszcie rozeszli się zawiedzeni do domów..

Następne zajęcia wypadały we wtorek, ale nie mogłem przyjść, bo akurat na mojej ulicy odbywał się przejazd kolarzy biorących udział w wyścigu Warszawa — Praha no i jak tu nie popatrzeć, a do modelarni i tak pewno nikt nie przyszedł, bo chłopcy również interesują się sportem kolarskim.

Nie wiem czy przyszli czy nie, wiem tylko to, że otrzymałem na drugi dzień pismo z Okręgu Ligi Lotniczej tej treści:

„W związku z zaniedbaniem obowiązków służbowych (dwukrotna nieobecność w modelarni) udziela się obywatelowi surowej nagany, zawieszając go jednocześnie w wykonywaniu czynności instruktora na okres miesiąca. W wypadku powtórzenia w/w wykroczenia, które podpada pod dekret rządowy traktujący o bumelanctwie (nieobecności) Obywatel zostanie z całą surowością w/w dekretu pozbawiony stanowiska i tytułu instruktora, ponosząc wszelkie koszty wynikłe wskutek opuszczenia godzin pracy".

Podpisano: Dyr. Okr. LL.

Gorąco mi się zrobiło po takim pisemku. Zaraz. Zawieszono mnie na miesiąc, a tu przecież zawody powiatowe — eliminacyjne...

Co ja najlepszego zrobiłem? Teraz dopiero zorientowałem się jaką krzywdę wyrządziłem chłopcom, którzy nie będą mogli startować. Na jakie straty naraziłem Państwo, które przez Ligę Lotniczą powierzyło mi swoją młodzież.

Niestety, zbyt późno zastanowiłem się nad skutkami mojego niedbalstwa. Jestem przecież na posterunku, na odpowiedzialnym, lotniczym posterunku — i mówiąc po prostu „nawaliłem". Czy ból głowy był dostateczną wymówką? Czy deszcz i wyścigi kolarzy to argument usprawiedliwiający? Nie, to były po prostu wykręty, aby nie pójść na zajęcia.

Cóż, siedzę w domu i obiecuję poprawę. Od dzisiaj biorę się za siebie. Przeczytałem prasę codzienną i wszystkie artykuły o dekrecie walczącym z nieusprawiedliwioną nieobecnością w pracy, o dekrecie, który dotyczy również i nas pracowników tak małego, jak i dużego lotnictwa".

Przytoczony powyżej list jednego z naszych Czytelników podaję bez żadnych uzupełnień, sądząc, że będzie on wystarczającym przykładem.

* * *

W jednym z poprzednich numerów podano zdjęcie modelarni w Złotowie z podpisem, że to najlepsza modelarnia. Cóż, czasem trzeba i pochwalić. Tylko, że tu pochwała źle trafiła, bo właśnie w Złotowie coś jest nie w porządku i jak pisze kolega Miron Nowak „modelarnia śpi, a nawet gorzej, bo nie dba o zbudowane już modele, które się marnują". No i na zakończenie taki kwiatuszek na szczecińskim pólku. „Od początku obecnego roku szkolnego (1949-50) **nie wykonano ani jednego modelu.**

Obawiam się, że wiadomości kolegi Nowaka są zbyt przesadzone. Na pewno ktoś w Szczecinie już się zaopiekował nieczynną modelarnią i nowe modele na zawody buduje się tam na wyścigi, a kierowniczka sama zachęca, aby wreszcie pójść na oblatywanie. Nieprawdaż?

Obserwator



19. WYZNACZANIE ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

Jak widać z otrzymanego wyniku, środek ciężkości w odniesieniu osi Y leży na osi kadłuba (trudno jest uwzględniać ten ułamek milimetra).

Rozpatrzymy jeszcze sytuację, gdy guma jest jeszcze nie nakręcona (Patrz Rys. 3 w numerze poprzednim) i zwisa na przykład; 40 mm poniżej osi kadłuba. Obliczamy:

$$42 \cdot 63 + 14 \cdot 25 + 43 + 32 - 4 \cdot 85 - 11 \cdot 75 = 227\ Y$$

$$-479 = 227\ Y$$

$$Y = \frac{479}{227} = 21\ \text{mm}.$$

A więc, srodek ciężkości w tym wypadku znajduje się w odległości 21 mm, licząc od osi kadłuba w dół.

Na tym zakończymy omawianie obliczeniowej metody wyznaczania środka ciężkości, przechodząc do metody graficznej.

Metoda graficznego wyznaczania środka ciężkości jest bardzo łatwa i jednocześnie praktyczna w zastosowaniu. Korzystamy tutaj z nauki statyki, która —pozwala na graficzne przedstawianie sił. A więc jeżeli chcemy narysować ciężar np. 300 gramów, to obierając dowolną skalę, na przykład 1 gram równy 1 milimetrowi, otrzymamy odcinek długości 300 mm. Posługując się tymi względami możemy określić położenie środka ciężkości przy pomocy odpowiedniego rysunku.

Na początku rozpatrzymy następujący przykład: na beleczce o — o (rysunek 1) spoczywają dwa ciężary, pierwszy wynoszący 400 gramów i drugi 300 gramów. Pytanie: w którym miejscu należy podeprzeć beleczkę, aby znalazła się ona w równowadze, jednym słowem, gdzie leży środek ciężkości?

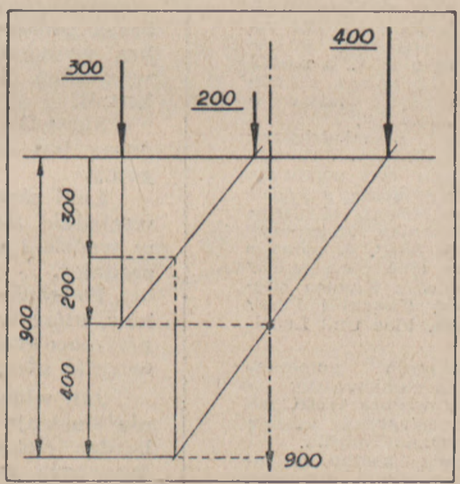
Przede wszystkim obieramy skalę naszego rysunku. Na przykład 10 g = 1 mm i obecnie, najwygodniej na papierze milimetrowym, odmierzamy w dół od kierunku siły skierowanej na lewe ramię beleczki (bo siła ciężkości skierowana jest prostopadle w dół) odcinek równy 400 gramom ciężaru, a więc 40 mm (bo 1 mm równa się 10 gramom). Do odcinka tego dodajemy wartość ciężaru znajdującego się na prawym ramieniu — to jest 30 mm. Otrzymaliśmy w ten sposób na prostej a — c sumę ciężarów obciążających naszą beleczkę. Jeżeli obecnie z punktu c poprowadzimy prostą łączącą punkt d, punkt, w którym umiejscowiony jest ciężar 300 gramów, i wykreślimy prostą z punktu b równoległą do linii o — o, to na przecięciu się prostych otrzymamy punkt e, który wyznacza linię środka ciężkości beleczki.

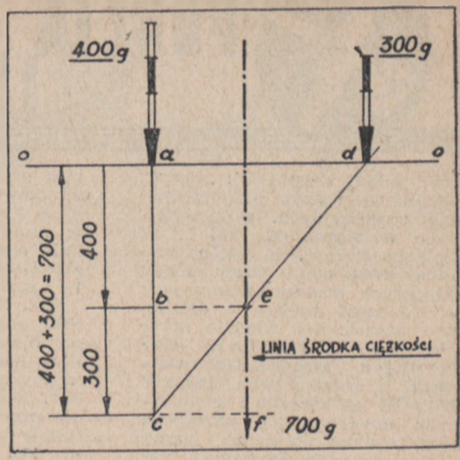
Jeżeli rysunek wykonano w wielkości naturalnej, czy w pewnej skali, to można bezpośrednio zmierzyć odległość b — e, tym samym określając liczbowo położenie środka ciężkości beleczki, licząc od prostej a — c.

Tak przedstawia się wyznaczanie środka ciężkości, gdy mamy do czynienia z dwoma ciężarami. Ale to nie wszystko, bo wiadomo z uprzednich rozdziałów, że model nasz składa się z kilku lub nawet kilkunastu detali. Jak poradzić sobie w wypadku, gdy na przykładową beleczkę względnie model działa kilka sił, pokazano na rysunku 2. (Należy zaznaczyć, że rysunki w oryginale zostały wykonane z dużą dokładnością oraz przyjęto skalę, gdzie 10 g = 1 mm. Ponieważ rysunki są zmniejszone, poleca się Czytelnikom wykonanie omawianych przykładów w wielkości naturalnej).

Widzimy na rysunku, że beleczkę obciążono trzema ciężarami 300 g, 200 g i 400 g. „Poszukiwanie" środka ciężkości rozpoczynamy od zsumowania dwóch pierwszych ciężarów z lewej strony i wyprowadzenia prostej do ciężaru drugiego. Identycznie jak podano w przykładzie pierwszym, równoległa do linii wyprowadzającej wyznaczy nam środek ciężkości między dwoma ciężarami (300 g i 200 g), ale ponieważ pozostał jeszcze jeden — 400 gramów, wyprowadzamy pionową z pierwszego środka ciężkości, odmierzając nań wartość 400 g (40 mm w obranej skali). Dopiero z końcowego punktu wyprowadzona prosta da nam na przecięciu położenie linii środka ciężkości beleczki. Rysunek wystarczająco tłumaczy całą operację, a kto chce dobrze zapamiętać tę metodę, powinien przerobić kilka przykładów z większą ilością ciężarów.

Rys. 2





Rys. 1

Dalszych przykładów nie podano umyślnie, gdyż cała opisana historia powtarza się i przy np. 10 ciężarach otrzymamy tylko większą ilość „schodków". Pamiętać jedynie należy, że od dokładności rysunku zależy poprawne wyznaczenie środka ciężkości. Następnie, że linia środka ciężkości powstaje na przecięciu się prostych wyprowadzonych od **ostatniej** wartości danego ciężaru. Dokładność wyniku otrzymanego na rysunku łatwo sprawdzić przez zmierzenie długości dodanych odcinków, których suma musi się równać sumie występujących ciężarów.

Na tym kończymy rozdział o środku ciężkości, sądząc, że zagadnienie to omówiono wystarczająco dla potrzeb małego lotnictwa.

(c. d. n.)

POCZTA LOTNICZA

W jednej z ostatnich „Poczt" podaliśmy wykaz planów modeli redukcyjnych, zamieszczonych w SiM-ie od 1946 r. W związku z tym, że wielu Simkarzy prosi nas o plany modeli latających postanowiliśmy poświęcić część miejsca w dzisiejszej poczcie tej właśnie sprawie. Kol. **STANISŁAW RYZIŃSKI z Ostrowia Mazowieckiego** oraz **STANISŁAW WAJCH ze Strzelin** i wielu innych dowiedzą się nareszcie, gdzie szukać potrzebne plany

Plany modeli latających zamieszczane były w następujących numerach SiM-u:

Rocznik 1946 i 1947 (pierwsza cyfra oznacza numer SiM-u, druga — rocznik): „Mucha" — 3/46; „Startus" — 1/47; modele ZSRR — 3/47; „WN—27" — 5/46; „SiM" — 7/46; „Wróbelek" — 13/46; „Senior" — 9/47; „Smyk" — 14/46; „Junak" — 16/46; „Jur" — 20/46; „Sęp" — 13/47; „Paw—2" — 16/47; model helikoptera — 18/47; „Paw—2 bis" — 20/47; model na uwięzi — 25/47; szybowiec bezogonowy — 29/47; model myśliwca — 40/47; WN—104 „Zew" — 41/47; „Orlątko" — 45/47; 46/47, 47/47; „BD—146" — 52/47; „Lidia" — 52/47.

Rocznik 1948 (cyfra oznacza numer SiM-u): model z napędem gumowym — 5; model na wędce — 22; model z kartonu — 22; „SiM" — 41 i 42; „Rekin" — 43; model radziecki — 44; „Wiarus" — 47; „Zjednoczona" — 50.

Rocznik 1949. Numery: 18, 19, 20, 21, 22, 23, 27, 28, 32, 35, 36—37, 38, 40, 41, 44, 46, 49, 52.

Rocznik 1950: 4, 5, 7, 8, 11, 15—16, 17.

Plany modeli w 1949 i 1950 r. są w większej części zamieszczane w dziale „Co budują modelarze".

Numery z wyżej wymienionymi planami możecie zakupić w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

„Dziwni wydają mi się ci koledzy modelarze, którzy pytają o szkoły lotnicze, przecież niemal w każdym numerze SiM-u jest ten właśnie temat poruszony" — pisze kol. **HENRYK WIELGO z Mińska Mazowieckiego**. Koledze Henrykowi nie udało się tylko w SiM-ie wyczytać jednego, w jaki sposób można się zaopatrzyć w fotogazetkę Ligi Lotniczej. Porozumcie się z Zarządem LL w Waszym mieście, który z pewnością utrzymuje kontakt z Wojewódzkim Zarządem LL, a tam fotogazetka na pewno dociera.

Kol. **EDMUND LEWANDOWSKI z Gdyni** — mimo, że, jak pisze, jest czytelnikiem SiM-u, nie wie w jaki sposób ma starać się o przyjęcie do szkół lotniczych. Kolego — powtarzam to, o czym pisaliśmy już tyle razy, prawie w każdej „Poczcie lotniczej", że kto chce zostać lotnikiem, musi być członkiem Ligi Lotniczej, aby w ramach tej organizacji odbyć przeszkolenie szybowcowe, silnikowe itd. Każdy, kto wykaże się na szybowisku, czy też w aeroklubach LL zdolnościami i chęcią do pracy, może być skierowany do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Kol. **RYSZARD DŁUGOBORSKI** prosi nas o zamieszczenie na łamach SiM-u więcej planów modeli i artykułów technicznych — ale takich artykułów, które byłyby zrozumiałe dla przeciętnego czytelnika. Artykuły takie i plany znajdziemy bez wątpienia w SiM-ie.

Dalej w liście kol. Ryszarda czytamy: „Koło LL, które było w uśpieniu postawiliśmy na nogi i mamy zamiar utworzyć modelarnię. Nie możemy tego uczynić, gdyż kiedy zwróciliśmy się do Dyrekcji Warszawskiego Okręgu LL o instruktora — odmówiono nam, ponieważ nie opłaca mu się przyjeżdżać do Pruszkowa. Warszawski Okręg LL poszedł rzeczywiście drogą najmniejszego oporu. Przypuszczamy, że sprawa ta będzie w najbliższym czasie załatwiona i Pruszków otrzyma instruktora.

Jeśli chodzi o opisy i plany samolotów zagranicznych to zamieszczamy i będziemy zamieszczali tylko te, które naprawdę stanowią postęp w dziedzinie rozwoju lotnictwa.

To samo odnosi się do listu kol. **MACIEJA ADAMSKIEGO z Łodzi**. Spis planów modeli redukcyjnych podaliśmy w numerze 19 SiM-u z br., a modeli latających, jak kolega z pewnością zauważył, właśnie w dzisiejszej „poczcie".

Jeśli chodzi o młodzieżowe pisma radzieckie, w których między innymi są poruszane zagadnienia związane z lotnictwem, to znane nam są następujące: „Technika Mołodioży" oraz „Znanje Siła". W sprawie prenumeraty tych pism należy się porozumieć z Klubem Międzynarodowej Książki i Prasy — Warszawa, Plac Unii Lubelskiej.

W bieżących numerach SiM-u będzie zamieszczony artykuł, który wskaże Wam, jak należy się posługiwać tabelką przy wykreślaniu profilu.

„W sierpniu kończę 16 lat i chciałbym zapytać, czy teraz mogę już czynić starania o przyjęcie mnie na TKS?" — pyta **„Czekający JANUSZ B" z Krasnegostawu**. Kolego, przede wszystkim musicie obudzić Koło LL, które jak piszecie śpi, i stać się jego aktywnym członkiem. To na razie wystarczy, aby starać się w oznaczonym przez LL terminie o przyjęcie na TKS. Gdzie będą organizowane TKS napisać Wam nie możemy, w każdym razie odbywać się będą dwa rodzaje kursów: skoszarowane i dochodzące. Skoszarowane są przeznaczone dla młodzieży, której stałe miejsce zamieszkania znajduje się poza terenem, gdzie pracuje TKS.

Świadectwo ukończenia kursu modelarskiego powinno Wam wydać kierownictwo kursu. Przy składaniu podania o przyjęcie na szkolenie szybowcowe wymagana jest opinia ZMP lub świadectwo moralności. Świadectwo wydane przez TPPR można załączyć dodatkowo.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

W całym kraju rozpoczynają się zawody eliminacyjne modeli latających

Foto: WAF

UCZYMY SIĘ OD MODELARZY ZSRR

SZKOLNY MODEL SZYBOWCA KONSTRUKCJI M. STEPCZENKO

(opis planu na str. 245)

W serii planów modeli latających, które coraz częściej znajdują nasi Czytelnicy na łamach SiM-u, zamieszczamy obecnie szkolny model radziecki, który przeszedł zwycięsko próby w Centralnym Laboratorium Modelarskim w Moskwie i jest jednym z popularniejszych modeli stosowanych w szkoleniu w ZSRR.

Sądząc z rysunku, konstrukcja modelu powinna być wykonana z bambusu. Otóż tak nie jest. Model wykonany jest całkowicie z sosny i sklejki. Użycie tego najtańszego materiału możliwe było w tym układzie modelu jedynie dzięki zastosowaniu pewnych ulepszeń i pomocy wykonawczych.

Kadłub tworzy beleczka sosnowa o przekroju 10 x 8 mm. Przednia część kadłuba (płoza) wykonana jest ze sklejki grubości 8 mm. Kadłub, w tym miejscu dość oryginalny, składa się z dwóch części sklejonych nakładkami z 1 mm sklejki. Jak podaje konstruktor modelu, w tym wypadku chodziło o ułatwienie pracy modelarzowi, który za narzędzia posiada jedynie nóż i pilnik, a więc dlatego wszelkie wycięcia są prostokątne, bo obrys zewnętrzny płozy łatwiej wystrugać nożem niż wewnętrzny.

Ciekawie przedstawia się konstrukcja skrzydeł, które wykonane są z listewek sosnowych 4 x 2 mm, a żebra posiadają wymiary 10 x 1 mm i są wykonane również z sosny. Specjalny szablon do wyginania żeberek podano w prawym (dolnym) rogu rysunku. Żebra wymoczone w gorącej wodzie zapięte zostają w szablon i po wyschnięciu zachowują pożądany kształt.

Skrzydła spoczywają na suwaku, który przytwierdzony jest do belki kadłubowej przy pomocy pasa gumy.

Łuki skrzydeł wygina się nad płomieniem świecy, względnie lampki spirytusowej lub też mocząc je w wodzie i wyginając np. na butelce o odpowiedniej średnicy.

Podobnie przedstawia się konstrukcja stateczników, które wykonane z listewek sosnowych 4 x 2 mm przymocowane są na stałe do beleczki kadłuba. Stateczniki nie posiadają żeber.

Jak widać z pobieżnego opisu, (rysunek dostatecznie ilustruje model), szybowiec ten jest opracowany bardzo ciekawie i tak przemyślany, aby wykonanie jego było możliwe dla wszystkich, nawet najmniej zaawansowanych, bez uciekania się do specjalnych narzędzi i materiałów. W opisie do tego modelu, konstruktor pozwala nawet pokrywać model cienkim papierem gazetowym w braku innego.

Rozpatrując model pod względem stateczności, należy stwierdzić prawidłowość układu. Wyczyny modelu zostały wielokrotnie wypróbowane, a czas lotu wynoszący 15 minut, który osiągnął modelarz Łarionow w Moskwie, pozwala stwierdzić, że jest to model szkolny ze wszechmiar udany.

Warto wypróbować ten typ modelu i u nas.

P. E.

BACZNOŚĆ MODELARZE!

Za tydzień zawody Okręgowe. Zgłaszajcie modele do rekordów!

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. tel. 75-980, 83, 84, 85, 88. wewn. 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł, kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł, rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 884 — ZGPW Nr 1 B-111104 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł